# Als „Deckhand" auf New Yorker Hafenschleppern

Von Otto Bader

*Wenn von New Yorker Schleppern die Rede ist, spricht man. von Moran-Schleppern. Sie — mit dem weißen „M“ am Schornstein — gehören zu dieser Stadt wie die „Skyline“. Allerdings als die nachstehende Geschichte erlebt wurde, da sahen die Schlepper noch anders aus. Aber wie gesagt, das weiße „M“, das prangt seit eh und je am Schornstein der Moran-Schlepper.*

Bis 1936 hin war es mir vier volle Jahre doch noch geglückt, der Immigration in New-York City, die verteufelt wild hinter allen illegal eingewanderten Seeleuten her war, immer wieder durch die Latten zu gehen. Gerade im Hafen, wo es gutbezahlte Jobs gab, mußte man stets sprungbereit sein. Und es war nicht leicht, wollte man „decking“ gehen, einen Job zu finden. Decking nannte man es, als Decksmann auf einem Schlepper zu fahren. Ein Freund, geborener Ami, brachte mich an, und ich fuhr erstmal mit ihm acht Tage für „nothing“, um die Arbeit zu erlernen. Und das war bitter nötig. Ich, der ich im Hamburger Hafen als Schipper einen großen Schlepper gefahren hatte, lachte meinen Freund aus, als er mir was von „breaking in“, anlernen, erzählte. Denn ich gehörte damals zu jenen, die in jedem Amerikaner alles andere als einen Seemann sahen. Ich war aber ganz klein geworden, als ich den ersten Tag hinter mir hatte. Denn auf einem der alten „High Pressure Boats“ wie man sie nannte, die mit viel „Tadh tsch-tsch-tsch“ den Hafen verqualmten, ging es verdammt hart her, und wer nicht gleich am ersten Tag zur vollsten Zufriedenheit seines „Cap“, des Schiffers, arbeitete, erhielt abends seinen Tagesverdienst mit den Worten: „Here is your pay". Mehr wurde da nie gesprochen, aber jeder wußte, es hieß: „You are fired, du bist gefeuert, entlassen, du brauchst nicht mehr zu kommen!“ War man aber mit einem zufrieden, war man auch automatisch aufgenommen in die Schleppercrew, die eisern zusammen- und auch der Immigration gegenüber dichthielt. Abends, nach Feierabend, ging man dann, meistens auf Kosten des „Cap“, in die Eckstammkneipe an der Pier, an der man nachts zu liegen pflegte, und schnasselte schnell noch einen, wobei aber nie über Arbeit gesprochen wurde.



Amerikanische Schlepper arbeiten ganz anders als deutsche. Letztere haben ihren Haken mittschiffs und somit im besten Drehpunkt; sie können drehen, wie sie wollen. Nicht so die Kollegen aller amerikanischen Häfen. Ihre Poller zum Festmachen der Schleppleinen stehen fast am Heck, sie schleppen deswegen nur auf langem Seetörn übers Heck, im Hafen dagegen besteht die Hauptarbeit aus Pushen, Schieben oder Längsseitenehmen. Jeder Decksmann muß vor allem ein muskulöser Bursche sein; er muß 3 bis 4-inch-Leinen (man arbeitet nur mit bestem Manilagut, nie mit Drähten), auf 5—6 m Entfernung wie ein Lasso beim ersten Mal über einen Poller oder Klampen werfen können, denn die „Caps“ sind es nicht gewohnt, wegen eines unfähigen Deckhands 2—3 mal z.B. beim „Scows verschiften“ an diese ranzudampfen, bis es dem Deckhand endlich gelingt, seinen „tow“ festzumachen. Eine „Scow“ ist ein viereckiger Kasten aus Holz, der drüben den Leichter vorstellt. Es gibt „covered“ und „open“, also gedeckte und offene scows, und man muß, da niemand an Bord dieser Dinger ist, der einem beim Festmachen helfen könnte, sehr fix mit. ihnen umgehen können.

Ist der Schlepper mit drei Leinen glücklich vertäut, so hat man rüber zu springen, um die Scow loszuwerfen. Wenn man dann so 30 dieser Schuten oder Leichter an einem Morgen verschiftet, d.h. von einer Pier zu einer anderen bugsiert hat, merkt man es in den Armen; die Dollars sind an solchem Tage ehrlich „gemacht“! Einfacher dagegen ist es, Schiffe zu docken oder von der Pier in den Strom zu holen. Docken heißt: an die Pier schieben. Die Schlepperkapitäne haben alle Lotsenpatent und so lösen sie sich reihum immer ab. Der Schlepperschiffer erhielt damals fürs Lotsen pro Schiff 10 Dollars extra. Der Mate, also der Steuermann, übernimmt in solchem Falle das Ruder, der Decksmann gibt seine „towing line“, die er wie seinen Augapfel hütet, damit sie ja nicht naß oder beschädigt wird (er hat sie stets in einer Extrakiste verwahrt), nach oben und macht sie am Poller fest, der längsschiffs vorne vor den Aufbauten steht.



Und nun beginnt ein interessantes Spiel. Ohne daß jemand was sagt, verschiftet er ständig diese Leine vorkant und mal wieder achterkant um den Poller herum, und jedes Mal legt sich der Schlepper etwa wie ein Ackergaul in die Leine und schiebt, oder er geht rückwärts und zieht. Und fünf, manchmal 12 solcher Schlepper längsseite eines großen Seeschiffes haben ihren Job in oft staunenswerter Präzisionsarbeit in kurzer Zeit erledigt!

Und alles ging nur nach der Flöte des Schlepperschiffers, der auf dem dicken Seeschiff auf der Brücke stand und alles dirigierte, mit einer einfachen Kindertrillerpfeife! Und wenn er signalisiert, sagen wir z.B.: „Voll rückwärts“ mit drei Trillerpfiffen, so gibt der Mate auf dem Schlepper mit der Klingel in die Maschine runter drei Schläge, das hieß „Rückwärts“.

Erschallt aber die jinglebell zusätzlich zu den drei kurzen Tönen, so bedeutet das „Voll rückwärts“. Und der Deckhand verschiftet, ohne daß einer es ihm befohlen hätte, seine Leine vom Vorderpart des Pollers auf den Achterpart, so daß der Schlepper ziehen kann, die Leine also nach vorne steif kommt (die Leine, die möglichst kurz durch eine Seitenklüse auf dem zu schleppenden Seeschiff fest gemacht ist).

Und die „jinglebell“ kommt eigentlich nur in Frage bei „Voll voraus“ oder „Voll rückwärts“. Sie ist eine ganz gewöhnliche Kuhglocke, wie man sie viel an Ladentüren hat, hier aber als Signal sehr wichtig. Und nun werden viele, die bis heute vielleicht mitleidig über Ami-Schlepper lachten, weil sie nicht mal einen Maschinentelegrafen im Ruderhaus haben, verstehen, daß ein solcher überflüssig ist, zumindest im Hafendienst, da alles nur nach Gehör arbeitet. Sogar der Koch weiß, wann ein „break“, eine Pause, eintritt. Er hört es an den Zeichen, die in die Maschine gegeben werden! Begreift nun manch einer, daß es sauer verdientes Geld ist, auf solchem Schlepper zu fahren, so faul sich der Job manchmal vom Deck eines großen Schiffes aus ansieht?

Ich kam nur rein, weil mein Freund mich anlernte. Dann, sicher, daß ich ihn nicht blamierte, spielte er nach acht Tagen krank und kam natürlich, wie unter uns abgemacht war, nie wieder!

Um den „Cap“ nicht auf den Proppen zu setzen, ging ich „anstandshalber“” am anderen Morgen hin und fragte, ob ich ihn, meinen shipsmate, Freund, vertreten dürfte. „Okay”, meinte er, „du kennst den Job, versuch‘ dein Bestes“ und — ich konnte bleiben. Bis die verdammte Immigration zu aufdringlich, zu neugierig wurde und ich es vorzog, zu verschwinden.

Nachdem ich dann noch einige Zeit auf Scows in Inlandfahrt mich verdrücken und gut verdienen konnte, war es 1937 endgültig aus und mein allerletzter Job, bei dem ich ungeniert arbeiten konnte, war als „Einsäufer“.

Ja, in New York gibt's eben viele Möglichkeiten „to make money“. Dieser Job, will's kurz machen, bestand darin, mit noch drei anderen Kumpels und den dazugehörigen drei „Damen“ aus der „Callgirl“-Schicht, ein in der 34. Straße gegenüber dem mächtigen Empire State Building neueröffnetes Café mit Bar und Tanz populär zu machen. Jener Empire State-Klotz beschäftigt ja zig-Tausende von Angestellten; sie abends nach Feierabend anzulocken, zu animieren, war unser Beruf. Ich war damals gut „in Schale" und deswegen wie geboren für diesen Job. Beinahe hätte ich die jämmerliche Gage damals vergessen und eine der „Damen“ noch kurz vor unserer Entlassung geheiratet.

Ich hatte nun folgenden Tagesablauf: Um 17 Uhr hatte ich, frisch gebadet, frisiert, rasiert, in der allmächtigen, etwa 12 m langen, neonbeleuchteten und mit einem Wassergraben (der ständig mit Frischwasser rieselte und natürlich auch in allen Farben schillerte) umgebenen Bar zu erscheinen, wo alsbald auch meine „Geschäftspartner“ aufkreuzten. Dann hatten wir weiter nichts zu tun als anzugeben, mächtig zu räsonieren, zu bestellen und etwa um 20 Uhr, schon schwer angeheitert, für die Damen und uns, bzw. die Dame und mich, ein festliches Diner zu ordern. Dabei füllte sich der Laden tatsächlich täglich mehr und mehr, und nach vier Wochen hatten wir unser Soll mehr als erfüllt und konnten gehen.

Raus kam dabei eigentlich nur ein Vorteil: ich mußte Zeit gewinnen, um ein Schiff zu suchen, aber ich hatte es doch schon bald satt, täglich bis nachts 2 Uhr zu „arbeiten“, dann auf der Toilette vom Ober 20 Dollar zu empfangen, die „Rechnung“, die stets um 17 Dollars herum ausmachte, mit viel Angabe zu begleichen und großzügig auf das Kleingeld (das mir so notwendig fehlte), zu verzichten, als Tip für den Ober! Und ich bekam meinen einen Dollar, der meist noch in meiner Stammecke draufging, und zog hungrig zu Bett, um meinen Brand wieder loszuwerden. An jenem Tage, als ich zum letzten Mal in dieser Bar „gearbeitet“ hatte, bekam ich dann doch noch wieder einen Tanker auf große Fahrt. Amerika war damit in meinem Leben erledigt und es tut mir nicht leid; harte Dollars verlangen noch härtere Arbeit, das habe ich überall dort erfahren.




So sieht ein heutiger Moran-Schlepper aus: „James D. Moran“